

DAFTAR PUSTAKA

- A, T. I., O, C. D., Zh, M. S., & Zh, A. G. (2019). The Procedure For The Determination Of Structural Parameters Of A Convolutional Neural Network To Fingerprint Recognition. *Journal of Theoretical and Applied Information Technology*, 97(8). www.jatit.org
- Abila, S., Kitada, M., Malecosio, S., Tang, L., & Subong-Espina, R. (2023). Empowering Seafarers as Agents of Their Mental Health: The Role of Information and Communication Technology in Seafarers' Well-Being. *Inquiry (United States)*, 60. <https://doi.org/10.1177/00469580231162752>
- Amante, M. S. V. (n.d.). *Chibana, Izumi ed. 2023. "Challenges and Conditions for Sustainable Seafarer Supply: A Case of the Philippines Chapter 1 Maritime Labor Convention 2006 and Subsequent Amendments: Tripartism in Philippine Ratification and Institutional Capacity Building. Retrieved https://marina.gov.ph/wp-content/uploads/2022/06/2022-Philippine-Response.pdf*
- Aryal, S. (2024). Use and Importance of Qualitative Research in School Education. *The Educator Journal*, 12(1), 48–57. <https://doi.org/10.3126/tej.v12i1.64914>
- Baldauf, M., Kitada, M., Mehdi, R., & Dalaklis, D. (2018). E-Navigation, Digitalization And Unmanned Ships: Challenges For Future Maritime Education And Training. *INTED2018 Proceedings*, 1, 9525–9530. <https://doi.org/10.21125/inted.2018.2374>
- Baum-Talmor, P., & Kitada, M. (2022). Industry 4.0 in shipping: Implications to seafarers' skills and training. *Transportation Research Interdisciplinary Perspectives*, 13, 100542. <https://doi.org/10.1016/J.TRIP.2022.100542>
- Carrera-Arce, M., Baumler, R., & Hollander, J. (2023). A Systematic Review of Assessment Methods for Seafarers' Mental Health and Well-Being During the COVID-19 Pandemic. *Inquiry (United States)* (Vol. 60). SAGE Publications Inc. <https://doi.org/10.1177/00469580231212218>
- CCC Publications. (n.d.). Retrieved www.journal.univagora.ro
- Chaturvedi, S. (2021). Essentials of management . *Journal of Education for Business*, 96(1), 69–70. <https://doi.org/10.1080/08832323.2020.1720572>

- Chibana, I. (n.d.-a). Chibana, Izumi ed. 2023. "Challenges and Conditions for Sustainable Seafarer Supply: A Case of the Philippines Chapter 3 Filipino Seafarers in the Global Labor Market: Compliance and Quality Standards.
- Chibana, I. (n.d.-b). Chibana, Izumi ed. 2023. "Challenges and Conditions for Sustainable Seafarer Supply: A Case of the Philippines Chapter 3 Filipino Seafarers in the Global Labor Market: Compliance and Quality Standards.
- ErgoDesign Project Annex IV Gantt chart | Request PDF. (n.d.). Retrieved September 25, 2025, from https://www.researchgate.net/publication/364949627_ErgoDesign_Project_Annex_IV_Gantt_chart
- Fotteler, M. L., Andrioti Bygvraa, D., & Jensen, O. C. (2020). The impact of the Maritime Labor Convention on seafarers' working and living conditions: an analysis of port state control statistics. *BMC Public Health*, 20(1). <https://doi.org/10.1186/s12889-020-09682-6>
- Galam, R. (2025a). The Philippines and seafaring labour export: State, non-state and international actors in the assembly and employability of Filipino seafarers. *International Migration*, 63(1), e13092. <https://doi.org/10.1111/IMIG.13092>
- Galam, R. (2025b). The Philippines and seafaring labour export: State, non-state and international actors in the assembly and employability of Filipino seafarers. *International Migration*, 63(1), e13092. <https://doi.org/10.1111/IMIG.13092>
- Ichimura, Y., Dalaklis, D., Kitada, M., & Christodoulou, A. (2022a). Shipping in the era of digitalization: Mapping the future strategic plans of major maritime commercial actors. *Digital Business*, 2(1), 100022. <https://doi.org/10.1016/J.DIGBUS.2022.100022>
- Ichimura, Y., Dalaklis, D., Kitada, M., & Christodoulou, A. (2022b). Shipping in the era of digitalization: Mapping the future strategic plans of major maritime commercial actors. *Digital Business*, 2(1), 100022. <https://doi.org/10.1016/J.DIGBUS.2022.100022>
- Indonesia ratifies the Maritime Labour Convention, 2006, as amended (MLC, 2006) | International Labour Organization. (n.d.). Retrieved October 5, 2025, from <https://www.ilo.org/resource/news/indonesia-ratifies-maritime-labour-convention-2006-amended-mlc-2006?>

(*International Labour Organization, 2025*). (n.d.).

Karlina, D., & Indah, D. R. (2022). Perancangan User Interface dan User Experience Sistem Informasi E-learning Menggunakan Design Thinking. *Jurnal Teknik Informatika Dan Sistem Informasi*, 8(3). <https://doi.org/10.28932/jutisi.v8i3.5412>

Maharani, A., Mutiara Dewi, A., Bumi Akpelni, P., Pawiyatan Luhur, J. I., & Dhuwur, B. (2025). Analisis Mekanisme Replacement Dan Pengurusan Dokumen Crew Dalam Operasional Kapal Perusahaan Gurita Lintas Samudera. 23(2), 167. <https://doi.org/10.33489/mibj.v23i2.464>

Maritime Labour Convention Annual Report 2024 Maritime Labour Convention Annual Report 2 Contents. (n.d.).

Misztal, L., & Hatlas-Sowinska, P. (2025). The Impact of the Human Factor on Communication During a Collision Situation in Maritime Navigation. *Applied Sciences (Switzerland)*, 15(5). <https://doi.org/10.3390/app15052797>

Naufal (2024). (n.d.).

Nurdin, M., & Muhaemin, A. (n.d.). *Mengukur User Experience Sistem Informasi Akademik*. Retrieved www.ueq-online.org.

Pauksztat, B., Grech, M. R., & Kitada, M. (2022). The impact of the COVID-19 pandemic on seafarers' mental health and chronic fatigue: Beneficial effects of onboard peer support, external support and Internet access. *Marine Policy*, 137, 104942. <https://doi.org/10.1016/J.MARPOL.2021.104942>

Prasetyo, H. E. (2023). Optimalisasi Industri Perkapalan Guna Meningkatkan Industri Jasa Maritim Dalam Rangka Mendukung Strategi Pertahanan Negara Di Laut. *Journal of Industrial Engineering & Management Research*, 4(2). <https://doi.org/10.7777/jiemar.v2i5>

Purnomo, B., Fachruddin, I., Arif Priadi, A., Purba, D., & Gunawan Sekolah Tinggi Ilmu Pelayaran Jakarta, A. (2020). ISSN (2354-6026) 1 2 nd Maritime Safety International Conference (MASTIC). *IPTEK Proceedings Series* (Number 4).

Rambe, O. T., Febriantina, S., Adha, M. A., Ekonomi, F., & Bisnis, D. (2023). *Triwikrama: Jurnal Ilmu Sosial*.

- Ridla, A., Sofia Fitri, L., Ahmad Rihal, H., & Rohyanti Zulaikha, S. (2025). Urgensi Penerapan User Experience dalam Mewujudkan Pelayanan Prima dan Loyalitas di Perpustakaan. *Jurnal Pustaka Budaya* (Vol. 12, Number 2).
- Robbins, S. P. ., Coulter, M. K. ., & Randel, Amy. (2021). *Management*. Pearson Education.
- Safuan, S. (2022). Penerapan Teknologi Digital di Pelabuhan Indonesia untuk Menurunkan Biaya Logistik Nasional Application of Digital Technology in Indonesian Ports and Contribute to Lowering National Logistics Costs. *Jurnal Manajemen Transportasi & Logistik (JMTRANSLOG)*, 09(03).
<https://journal.itltrisakti.ac.id/index.php/jmtranslog>
- Sulkhani, E. Y., Sunardi, Setyohadi, D., Pamungkas, R. S., Rahman, M. A., & Kadhafi, M. (2025). Enhancing Safety Standards in Purse Seine Fisheries: An Assessment of Maritim Labor Convention (MLC) Compliance in Indonesian Waters. *International Journal of Safety and Security Engineering*, 15(6), 1151–1158.
<https://doi.org/10.18280/ijssse.150606>
- Sutriana, L. (2022). Sistem Informasi Buku Pelaut Dalam Pelayanan Publik di Bidang Kepelautan. *Asia-Pacific Journal Of Public Policy*, 8(2), 96–107. <https://doi.org/10.52137/APjpp.V8i2.139>
- Syahira, S., Mustain, I., & Suswati, E. (2025a). Optimalisasi Perpanjangan Buku Pelaut Online Di Kantor Kesyahbandaran Dan Otoritas Pelabuhan Khusus Batam. *Majalah Ilmiah Bahari Jogja*, 23(1), 23–30.
<https://doi.org/10.33489/mibj.v23i1.389>
- Syahira, S., Mustain, I., & Suswati, E. (2025b). Optimalisasi Perpanjangan Buku Pelaut Online Di Kantor Kesyahbandaran Dan Otoritas Pelabuhan Khusus Batam. *Majalah Ilmiah Bahari Jogja*, 23(1), 23–30.
<https://doi.org/10.33489/mibj.v23i1.389>
- Tanimu, I. U., Keita, A., & Tanimu, F. F.-T. (2025). Impact of Digitalization on the Management of the Maritime Industry in Africa: The Banjul Port Experiences. *International Journal of Social Science Humanity & Management Research*, 04(04).
<https://doi.org/10.58806/ijsshmr.2025.v4i4n22>
- Theotokas, I. N., Lagoudis, I. N., & Raftopoulou, K. (2024). Challenges of maritime human resource management for the

transition to shipping digitalization. *Journal of Shipping and Trade*, 9(1).
<https://doi.org/10.1186/s41072-024-00165-0>

Thong, J. Y. L., & Yap, C. S. (1996). Information systems effectiveness: A user satisfaction approach. *Information Processing and Management*, 32(5), 601–610. [https://doi.org/10.1016/0306-4573\(96\)00004-0](https://doi.org/10.1016/0306-4573(96)00004-0)

Work in the Supply Chain. (2025). In *Work in the Supply Chain*. Nomos Verlagsgesellschaft mbH & Co. KG.
<https://doi.org/10.5771/9783748953609>

Zaky Al Mahdi, P., Darma Pinandhita, T., & Ainul Yaqin, M. (n.d.). Evaluasi Pengalaman Pengguna Dalam Desain Perangkat Lunak Berbasis Multimedia. *Jurnal Rekayasa Sistem Informasi dan Teknologi* (Vol. 2).

LAMPIRAN 1.

SCRIPT WAWANCARA

No	Informan	Pertanyaan
1	Bapak Randy Fadly (Head Section Crewing CMA CGM)	• Bagaimana Bapak memahami fungsi dan makna notifikasi warna pada sistem <i>Smart Touch</i> dalam menunjukkan status validitas dokumen awak kapal? Jawaban : Saya memahami notifikasi warna pada <i>Smart Touch</i> sebagai alat bantu visual yang sangat penting dalam pekerjaan saya sehari-hari. Warna hijau saya artikan sebagai dokumen yang masih aman dan valid, sehingga tidak perlu tindakan segera. Warna jingga saya pahami sebagai tanda peringatan bahwa dokumen sudah mendekati atau melewati masa berlaku dan perlu segera ditindaklanjuti. Sedangkan warna merah menunjukkan bahwa dokumen sudah kedaluwarsa dan tidak bisa digunakan lagi. Bagi saya, perbedaan warna ini bukan hanya sekadar tampilan, tetapi benar-benar menjadi panduan awal dalam menentukan prioritas pekerjaan. • Menurut penilaian Bapak, sejauh mana notifikasi warna <i>Smart Touch</i> dapat diinterpretasikan sebagai representasi kondisi aktual dokumen awak kapal? Jawaban : Saya merasa bahwa notifikasi warna cukup merepresentasikan kondisi aktual dokumen.

		Warna yang muncul biasanya sesuai dengan masa berlaku yang tercantum di dokumen. Bagi saya, ini sangat membantu karena saya bisa langsung mendapatkan gambaran umum tanpa harus membuka file satu per satu. Walaupun begitu, saya tetap menyadari bahwa warna adalah indikator awal, sehingga ketelitian tetap diperlukan. • Bagaimana Bapak menilai kegunaan fitur notifikasi warna <i>Smart Touch</i> dalam membantu proses validasi dokumen awak kapal sesuai ketentuan MLC 2006? Jawaban : Saya merasa notifikasi warna sangat membantu saya dalam mempersiapkan dokumen sebelum <i>crew embarkation</i>. Dengan melihat warna, saya bisa langsung mengetahui dokumen mana yang perlu diperbarui agar tidak melanggar ketentuan yang berlaku, termasuk standar MLC 2006. Secara tidak langsung, sistem ini membantu saya bekerja lebih terencana dan tidak menunggu sampai mendekati hari keberangkatan untuk melakukan pengecekan. • Apakah tampilan antarmuka dan hasil notifikasi warna <i>Smart Touch</i> mudah dipahami dan konsisten dalam mendukung pengambilan keputusan administratif? Jelaskan pandangan Bapak. Jawaban :
--	--	---

		Tampilan <i>Smart Touch</i> cukup sederhana dan mudah dipahami. Saya tidak merasa kesulitan saat menggunakannya, bahkan untuk pekerjaan yang dilakukan berulang setiap hari. Warna yang digunakan juga langsung bisa saya tangkap maknanya tanpa perlu berpikir lama. Hal ini membuat saya merasa sistem memang dirancang untuk memudahkan pengguna. • Bagaimana pengalaman Bapak saat menggunakan <i>Smart Touch</i> dalam situasi yang menuntut ketepatan tinggi, seperti pengurusan dokumen menjelang pemberangkatan awak kapal? Jawaban : Dalam kondisi menjelang keberangkatan awak kapal, biasanya tekanan pekerjaan cukup tinggi karena semua dokumen harus dipastikan valid. Dalam situasi seperti itu, saya merasa <i>Smart Touch</i> sangat membantu untuk meminimalisir miss document. Saya bisa lebih cepat melihat dokumen mana yang bermasalah. Hal ini membuat saya merasa lebih tenang karena ada sistem yang membantu mengontrol pekerjaan saya. • Apakah Bapak pernah merasa ragu, khawatir, atau kurang percaya terhadap notifikasi warna <i>Smart Touch</i>? Bagaimana pengalaman tersebut memengaruhi cara Bapak bekerja? Jawaban :
--	--	--

		Sejauh pengalaman saya, notifikasi warna sudah cukup sesuai dengan kondisi dokumen yang sebenarnya. Karena itu, saya cukup percaya terhadap sistem. Meskipun demikian, saya tetap melakukan pengecekan sebagai bentuk tanggung jawab, tetapi secara umum saya merasa sistem ini bisa diandalkan. • Sejauh mana penggunaan <i>Smart Touch</i> memberikan rasa aman, nyaman, dan kepuasan dalam memastikan kepatuhan dokumen awak kapal terhadap standar MLC 2006? Jawaban : Saya merasa penggunaan <i>Smart Touch</i> memberikan rasa aman dan meningkatkan kepercayaan diri saya dalam memastikan dokumen kru telah memenuhi standar MLC 2006. Dengan adanya sistem ini, saya merasa pekerjaan lebih terkendali dan risiko kesalahan bisa ditekan. • Berdasarkan pengalaman keseluruhan, bagaimana penilaian Bapak terhadap kinerja <i>Smart Touch</i> sebagai alat bantu validasi dokumen awak kapal? Jawaban : Secara keseluruhan, saya merasa <i>Smart Touch</i> sangat membantu dalam mempersingkat waktu kerja, mengontrol dokumen, dan meminimalisir kesalahan. Sistem ini membuat pekerjaan saya lebih
--	--	--

		efisien dan lebih terstruktur dibandingkan jika dilakukan sepenuhnya secara manual. • Menurut Bapak, apa yang perlu ditingkatkan dari sistem <i>Smart Touch</i>? Jawaban : Sistem perlu memastikan data <i>crew</i> (sertifikat, <i>medical</i>, paspor, buku pelaut, kontrak) selalu update dan mudah diperbarui. Sebaiknya ada validasi otomatis untuk mengurangi kesalahan input data. Dan menurut saya perlu ditingkatkan fitur notifikasi otomatis untuk masa berlaku sertifikat, <i>medical check-up</i>, dan dokumen penting lainnya agar tidak terjadi keterlambatan atau pelanggaran regulasi.
2	Ibu Hariani Kwano (Assistant Crewing CMA CGM)	• Bagaimana Ibu memahami fungsi dan makna notifikasi warna pada sistem <i>Smart Touch</i> dalam menunjukkan status validitas dokumen awak kapal? Jawaban : sistem sudah cukup membantu karena terdapat keterangan warna yang jelas di bagian bawah halaman <i>Smart Touch</i>. Setiap kali saya membuka laman sertifikat kru, saya selalu melihat penjelasan tersebut sebagai acuan. Dengan adanya keterangan itu, saya merasa lebih yakin dalam memahami arti dari setiap warna yang muncul. Saya tidak perlu menafsirkan sendiri, karena sistem sudah

		memberikan panduan yang cukup jelas bagi pengguna. • Menurut penilaian Ibu, sejauh mana notifikasi warna <i>Smart Touch</i> dapat diinterpretasikan sebagai representasi kondisi aktual dokumen awak kapal? Jawaban : Notifikasi warna memang membantu mencerminkan kondisi aktual dokumen, tetapi saya tidak sepenuhnya bergantung pada warna tersebut. Saya tetap memiliki kebiasaan untuk mengecek hasil scan sertifikat secara langsung. Hal ini saya lakukan karena saya merasa tanggung jawab administrasi dokumen kru cukup besar. Jika hanya mengandalkan warna tanpa verifikasi, saya khawatir akan ada detail yang terlewat. Jadi bagi saya, warna adalah panduan awal, tetapi keputusan akhir tetap berdasarkan pengecekan langsung. • Bagaimana Ibu menilai kegunaan fitur notifikasi warna <i>Smart Touch</i> dalam membantu proses validasi dokumen awak kapal sesuai ketentuan MLC 2006? Jawaban : Bagi saya, notifikasi warna memberikan efisiensi dalam proses validasi. Saya bisa lebih cepat mengidentifikasi dokumen yang bermasalah tanpa harus membaca detail setiap sertifikat di awal. Ini sangat membantu
--	--	---

		terutama ketika jumlah kru yang harus diperiksa cukup banyak. Saya merasa sistem ini mendukung pekerjaan saya agar tetap sesuai dengan regulasi yang berlaku, walaupun tetap harus dibarengi dengan pengecekan manual. • Apakah tampilan antarmuka dan hasil notifikasi warna <i>Smart Touch</i> mudah dipahami dan konsisten dalam mendukung pengambilan keputusan administratif? Jelaskan pandangan Ibu. Jawaban : Saya menilai tampilan <i>Smart Touch</i> lebih rapi dibandingkan beberapa sistem lain yang pernah saya gunakan. Struktur informasinya jelas dan warna yang digunakan tidak terlalu mencolok sehingga tetap nyaman dilihat dalam waktu lama. Bagi saya, kenyamanan tampilan ini cukup berpengaruh terhadap fokus dan ketelitian saat bekerja, terutama ketika harus memeriksa banyak dokumen dalam satu waktu. • Bagaimana pengalaman Ibu saat menggunakan <i>Smart Touch</i> dalam situasi yang menuntut ketepatan tinggi, seperti pengurusan dokumen menjelang pemberangkatan awak kapal? Jawaban : Saat menghadapi tekanan waktu, saya merasa sistem yang rapi seperti <i>Smart Touch</i>
--	--	---

		sangat membantu menopang pekerjaan saya. Ketika banyak dokumen harus dicek dalam waktu singkat, sistem ini membuat alur kerja saya tetap terstruktur. Walaupun tekanan tetap ada, setidaknya saya tidak mulai dari nol karena sistem sudah memberikan gambaran awal melalui notifikasi warna. • Apakah Ibu pernah merasa ragu, khawatir, atau kurang percaya terhadap notifikasi warna <i>Smart Touch</i>? Bagaimana pengalaman tersebut memengaruhi cara Bapak bekerja? Jawaban : Saya pernah mengalami ketidaksesuaian antara notifikasi warna dan kondisi dokumen sebenarnya, dan hal itu cukup memengaruhi cara saya bekerja. Ketika hal tersebut terjadi, saya menjadi lebih berhati-hati dan tidak langsung percaya pada indikator warna. Saya harus mengecek ulang semua dokumen secara manual, yang tentu saja memakan waktu lebih lama. Pengalaman itu membuat saya sadar bahwa sistem sangat membantu, tetapi tidak bisa sepenuhnya menggantikan ketelitian manusia. • Sejauh mana penggunaan <i>Smart Touch</i> memberikan rasa aman, nyaman, dan kepuasan dalam memastikan kepatuhan dokumen awak kapal terhadap standar MLC 2006? Jawaban :
--	--	--

		Bagi saya, <i>Smart Touch</i> cukup memberikan rasa aman karena ada sistem yang membantu mengingatkan masa berlaku dokumen. Walaupun tetap perlu verifikasi manual, setidaknya saya tidak bekerja tanpa panduan. Sistem ini membuat saya merasa lebih terarah dalam memastikan kepatuhan dokumen terhadap regulasi. • Berdasarkan pengalaman keseluruhan, bagaimana penilaian Ibu terhadap kinerja <i>Smart Touch</i> sebagai alat bantu validasi dokumen awak kapal? Jawaban : Menurut saya, <i>Smart Touch</i> merupakan alat bantu yang sangat berguna dalam validasi dokumen awak kapal. Meskipun masih ada beberapa hal yang perlu diperbaiki, secara umum sistem ini mendukung pekerjaan saya sehari-hari dan membantu saya bekerja dengan lebih sistematis dan terkontrol. • Menurut Ibu, apa yang perlu ditingkatkan dari sistem <i>Smart Touch</i>? Jawaban : Yang perlu ditingkatkan dari sistem <i>Smart Touch</i> ialah, dalam proses pemasukan data ke sistem ada baiknya jika diterapkan sistem <i>auto granted</i>, dimana scanan dokumen akan kita upload dan data pelaut akan terbaca otomatis di sistem. Contohnya seperti data Passport & Seamanbook yang di dalamnya
--	--	---

		terdapat banyak informasi mengenai nomor passport, tanggal issued/expire, dsb. Jika terjadi kesalahan atau <i>human error</i>, hal ini bisa menjadi fatal karena akan berpengaruh untuk proses administrasi kru kedepannya. Karena satu kesalahan, dapat berefek ke kru lainnya. Dikhawatirkan terjadi kesalahan berulang maka proses kinerja <i>crewing</i> akan semakin lama karena selalu dilakukannya <i>double check</i>. Dengan adanya sistem <i>auto granted</i>, maka proses akan semakin singkat karena <i>staff</i> hanya perlu melakukan pengecekan di awal yang menghasilkan proses <i>crewing</i> berjalan dengan lancar dan sesuai dengan waktu yang telah ditentukan.
--	--	---

LAMPIRAN 2.

Olah data berdasarkan pengisian google form oleh pengguna *Smart Touch*

No	Responden	P1	P2	P3	P4	P5	P6	P7	Total
1	A	5	4	5	5	5	4	5	33
2	B	4	2	5	5	5	2	5	28
3	C	5	5	5	5	5	4	5	34
4	D	5	3	4	4	4	4	5	29
5	E	4	4	4	4	4	4	4	28
6	F	5	1	5	5	5	1	5	27

Note:

P1 = Pernyataan 1

P2 = Pernyataan 2

P3 = Pernyataan 3

P4 = Pernyataan 4

P5 = Pernyataan 5

P6 = Pernyataan 6

P7 = Pernyataan 7

Responden = Pengguna *smart touch* (staff crewing)

LAMPIRAN 3.

Dokumen SIUKAK 65.65-R TAHUN 2024



KEMENTERIAN PERHUBUNGAN REPUBLIK INDONESIA
Ministry of Transportation of the Republic of Indonesia

DIREKTORAT JENDERAL PERHUBUNGAN LAUT
Directorate General of Sea Transportation

SURAT IZIN USAHA KEAGENAN AWAK KAPAL
Ship Manning Agency's License

No. : SIUKAK 65.65 – R TAHUN 2024

Diberikan Kepada
Issued to : PT. EQUINOX BAHARI UTAMA

Alamat Perusahaan
Company's address : Globe Building 5th Floor, Jl. Warung Jati Barat Kav. 31
– 33 Kalibata Pancoran, Jakarta Selatan 12740

No. Telp / Fax / Alamat Email
Phone/Fax/Number/Email Address : +62 21 7918 7006/07
contact@ebu.co.id

Nama Pemilik
Owner's name : INDAH YULIANTI

Alamat Pemilik Usaha
Owner's address : Kp. Bendungan, RT. 009 RW. 002, Ragunan, Pasar
Minggu, Jakarta Selatan

NPWP Perusahaan
Company Tax Identification Number : 66.329.158.1-061.000

Sertifikat standar ini diterbitkan setelah perusahaan memenuhi semua persyaratan yang telah ditentukan dalam Undang – Undang Nomor 66 Tahun 2024 tentang Perubahan Ketiga Atas Undang – Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran dan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 59 Tahun 2021 tentang Penyelenggaraan Usaha Jasa Terkait dengan Angkutan di Perairan dan Konvensi Ketenagakerjaan Maritim 2006 beserta Amandemennya.

This Certificate of standard is issued after the company meets all of the requirements as stipulated under Law Number 66 of 2024 concerning Third Amendment to Law Number 17 of 2008 concerning Shipping and Regulation of the Minister of Transportation of the Republic of Indonesia Number PM 59 of 2021 concerning Implementation Of Service Businesses Related to Transportation in Waters and the Maritime Labour Convention (MLC), 2006 and its Amendments.

Diterbitkan di Jakarta pada tanggal 26 November 2024
Issued in on

A.n. MENTERI PERHUBUNGAN
Minister of Transportation
DIREKTUR JENDERAL PERHUBUNGAN LAUT,
Director General of Sea Transportation

Dr. Capt. ANTONI ARIF PRIADI, M.Sc.
NIP. 19730808 199903 1 003

Catatan / Note:

Surat izin ini berlaku selama tidak dicabut oleh Direktorat Jenderal Perhubungan Laut.

This license shall be valid unless suspended or revoked by the Directorate General of Sea Transportation.

Surat izin ini akan tunduk pada verifikasi tahunan pada tanggal diterbitkan sesuai ketentuan yang berlaku.

This license is subject to annual verifications in accordance with the relevant laws and regulations.

I : Nomenklatur Baru (*New Nomenclature*) ; R : Penyesuaian Nomenklatur (*Adjustment of Nomenclature*)

DIT: KAPPEL

SURAT IZIN USAHA KEAGENAN AWAK KAPAL
SHIP MANNING AGENCY'S LICENSE

Sesuai dengan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 59 Tahun 2021 tentang Penyelenggaraan Usaha Jasa Terkait dengan Angkutan di Perairan :

In accordance with the Regulation of the Minister of Transportation Number PM 59 of 2021 concerning the Operation of Businesses Related to Water Transportation :

1. Badan Usaha Keagenan Awak kapal

A Ship Manning Agency business entity is

- a. Menjamin hak Pelaut sesuai isi Perjanjian Kerja Laut (PKL) yang telah ditandatangani oleh para pihak;

Ensuring the rights of Seafarers in accordance with the terms of the Seafarer Employment Agreement (SEA) signed by the parties;

- b. Menjamin semua proses perawatan medis dan pengobatan terhadap Pelaut yang cedera atau sakit selama dalam masa kontrak kerja sesuai batasan dalam PKL;

Ensuring all medical care and treatment processes for Seafarers who are injured or ill during the contract period, according to the limits specified in the Seafarer Employment Agreement (SEA);

- c. Menyediakan bantuan hukum bagi Pelaut yang terlibat masalah hukum melalui lembaga bantuan hukum;

Providing legal assistance for Seafarers involved in legal issues through legal aid institutions;

- d. Mengurus dokumen kepelayutan, dokumen perjalanan, dokumen lainnya yang terkait dengan hubungan kerja kedua belah pihak yang dititipkan Pelaut apabila dokumen tersebut hilang atau rusak;

Handling seafaring documents, travel documents, and other documents related to the employment relationship of both parties entrusted by Seafarers in case these documents are lost or damaged;

- e. Membantu pengiriman sebagian gaji sesuai perjanjian kedua belah pihak kepada keluarga pelaut;

Assist in sending part of the salary according to the agreement between both parties to the seafarer's family;

- f. Menyampaikan laporan audit internal sebelum dilaksanakan verifikasi tahunan kepada Direktur Jenderal;

Submitting internal audit reports before annual verification to the Director General;

- g. Memastikan diasuransikannya Pelaut yang ditempatkan atau dipekerjakan untuk mendapatkan jaminan sosial.

Ensuring that the placed or employed Seafarers is insured to obtain social security coverage.

2. Perusahaan keagenan awak kapal wajib memastikan jaminan keuangan (financial security) atas kewajiban pembayaran gaji yang tidak terbayar dan/atau pemulangan Pelaut ke tempat asal.

A ship manning agency company is required to ensure financial security for the obligation of unpaid salary payments and/or repatriation of Seafarers to their home country.

3. Perusahaan keagenan awak kapal wajib mengupayakan tidak terjadinya penindasan dan pelecehan termasuk pelecehan seksual dengan memiliki prosedur investigasi saat diperlukan.

The manning agency is required to strive to prevent any form of oppression and harassment, including sexual harassment, by having investigative procedures when necessary.

4. Perusahaan keagenan awak kapal wajib menyelesaikan pembayaran atas keterlambatan pembayaran gaji/upah pelaut, bonus, dan lain-lain sesuai isi PKL yang ditandatangani oleh para pihak.

A ship manning agency company is required to settle payments for delayed salary/wages, bonuses, and other entitlements as stipulated in the Crewing Agreement signed by the parties involved.

5. Perusahaan keagenan awak kapal wajib menjamin ketersediaan informasi terkait data awak kapal yang telah direkrut dan ditempatkan di atas kapal.

A manning agency company is required to ensure the availability of information related to the data of recruited and placed ship crew members.

6. Perusahaan keagenan awak kapal wajib menjamin ketersediaan sumber daya manusia yang kompeten dalam pengelolaan perusahaan.

A ship manning agency company is required to ensure the availability of competent human resources in the management of the company.

7. Perusahaan keagenan awak kapal bertanggung jawab penuh atas keabsahan, validitas dan keaslian dokumen serta informasi yang disampaikan dalam pemenuhan persyaratan serta menjamin dan menghilangkan hak gugat dan/atau upaya hukum lainnya kepada Kementerian Perhubungan yang timbul dikemudian hari.

A ship manning agency company is fully responsible for the validity, authenticity, and legitimacy of documents and information provided in fulfilling the requirements, and guarantees to waive and eliminate any claims and/or legal actions against the Ministry of Transportation that may arise in the future.

LAMPIRAN 4.

Dokumen P&I (Protection and Indemnity)



No. 2022O 69882 AA 1

Maritime and Port Authority of Singapore (MPA)
Shipping Division
Singapore Registry of Ships
480 Alexandra Road
#21-00 PSA Building
Singapore 119953
Singapore

CERTIFICATE FURNISHED AS EVIDENCE OF INSURANCE PURSUANT TO ARTICLE 12 OF THE NAIROBI INTERNATIONAL CONVENTION ON THE REMOVAL OF WRECKS, 2007.

Name of Ship	APL DUBLIN
Gross tonnage of ship	128,929
Distinctive numbers or letters	9V9404
IMO ship identification number	9601314
Port of registry	Singapore
Name and full address of the principal place of business of the registered owner	Seaspan Holdco XII Pte Ltd 1 Harbourfront Avenue #14-07 Keppel Bay Tower Singapore 098632 Singapore

THIS IS TO CERTIFY that there is in force in respect of the above-named ship while in the above ownership a policy of insurance satisfying the requirements of Article 12 of the Nairobi International Convention on the Removal of Wrecks, 2007.

Period of insurance from	20th February 2024 noon GMT
to	20th February 2025 noon GMT

Provided always that the Insurer may cancel this certificate by giving three months written notice to the above Authority whereupon the liability of the insurer hereunder shall cease as from the date of expiry of the said period of notice but only as regards incidents arising thereafter.

Date: 11th February 2024

This certificate has been issued for
and on behalf of the Insurer:

Jostein Aaland

As agent for the insurer
Gard AS
P.O. Box 789 Stoa
NO-4809 ARENDAL
Norway

Name of the insurer:
Gard P. & I. (Bermuda) Ltd., Norwegian Branch
Kittelsbuktveien 31
4836 Arendal
Norway

LAMPIRAN 5.

Dokumen MCU bagian *Certificate of Body Mass Index*



KLINIK UTAMA
ASSA'ADAH MEDICAL CENTRE
"Servicing from the HEART"

JL. TEBET TIMUR DALAM RAYA NO. 58 JAKARTA SELATAN 12820, INDONESIA
 TEL : +62-21 8297255 - 83791398 FAX : +62-21 - 83791518 - www.assaadah-clinic.com
 E-mail : admin@assaadah-clinic.com




CERTIFICATE OF BODY MASS INDEX		
PARTICULARS		
Name	DEDY CHRISTO SIAGIAN	
Date of Birth	DECEMBER 29, 1997	
Principal/Manning Agent	PT. EQUINOX BAHARI UTAMA	
Occupation / Rank	3rd OFFICER	
Passport No.	E 1976733	
Examination Date	18/06/2025	

Body Mass Index (Quetelet Index) = Weigh (73) Kg :Height (1,67m)²= 26,2

NO	BMI CATEGORY (World Health Organization, 2000)	BMI RANGE – kg/m ²
1	Very Severely Underweight	< 15
2	Severely Underweight	15.0–16.0
3	Underweight	16.0–18.5
4	Normal (Healthy Weight)	18.5–25
5	Overweight (Pre-Obese)	25–30
6	Obese Class I (Moderately Obese)	30–35
7	Obese Class II (Severely Obese)	35–40
8	Obese Class III (Very Severely Obese)	> 40

According to ILO & IMO: Guidelines on the Medical Examinations of Seafarers, 2011 and UK Maritime and Coastguard Agency: Approved Doctor's Manual, 2015.

1. **FIT for sea service:**
 - a. If BMI between 30 and 35 and attributable solely to physique with broad shoulders/large muscle bulk with main muscles clearly defined and not obscured by subcutaneous fat. OR
 - b. If capability and exercise test performance average or better, BMI steady and no co-morbidity.
2. **FIT with time limited:**
 - a. If BMI increasing or above 35, OR
 - b. If capability or exercise test on borderline between average and poor; OR
 - c. Recommendations made at last examination not complied with, but able safely to perform essential duties and no increased risk from co-morbidity
3. **FIT with limited to near-coastal waters or to restricted duties:**
 - a. If as above and in addition unable to perform certain tasks but able to meet routine and emergency capabilities for assigned safety-critical duties, OR
 - b. The presence of other cardiovascular, musculoskeletal or respiratory risk factors.
4. **UNFIT for sea service:** if safety-critical duties cannot be performed; capability or exercise test performance is poor.

Conclusion:

☒ **FIT for sea service**

☐ **FIT with time limited to months**

☐ **FIT with limited to near-coastal waters or to restricted duties**

☐ **UNFIT for sea service**

1

LAMPIRAN 6.

Dokumen Perjanjian Kerja Laut (PKL) atau Seafarer Employment Agreement (SEA)



PT. EQUINOX BAHARI UTAMA

Issue Date : 04.07.19
Issue Status : 2

Form EBU : 124
Prep. : DRS
App. : ALE
Page : 1/6

REF CV 004/1

CBA NO: NO: 197/FST/PKL/CBA/X/2023

SEAFARERS EMPLOYMENT AGREEMENTS

This Seafarers Employment Agreements, being enclosure and part of the COLLECTIVE BARGAINING AGREEMENT (as per MLC 2006) Signed

Crew Manager / Principal : CMA SHIPS SINGAPORE
Address : 9 North Buona Vista Drive #15-01 The Metropolis Tower 1 Singapore 138588

Ship Owner CMA SHIPS
Address : BOULEVARD JACQUES SAADÉ, 4 QUAI D'ARENC 13235 MARSEILLE CEDEX 02 - FRANCE
Behalf on The Ship Owner by
PT. EQUINOX BAHARI UTAMA
Address : GLOBE BUILDING JL. WARUNG JATI BARAT KAV 31-33 JAKARTA 12740 (AS AGENT ONLY)
hereinafter referred as the COMPANY
and ADLY SAMUDERA WICAKSENA

Hereinafter called the SEAFARER)

Date of Birth : 01-01-1999
Place of Birth : UJUNG PANDANG
Nationality : INDONESIAN

Passport No : E0336371

Seaman Book No : J081358

Seafarer Code : 6211747684

Home Address : JL. AL MARKAS KOMP BSP BLOK B, 12 A, RT/RW 003/004, KEL. LEMBO, KEC. TALLO, 90213, KOTA MAKASSAR, SULAWESI SELATAN INDONESIA

Whereby the following terms and condition of employment are mutually agreed upon

ARTICLE I : ENGAGEMENT

The Company will engage the Seafarer in accordance with the Agreement with the KESATUAN PELAUT INDONESIA, is enclosure and amendments (if any), any to be executed with utmost good faith.

During the period this Seafarers Employment Agreements, the Seafarer shall be employed by the Company in the capacity of Third Officer

On board: CMA CGM EIFFEL

Flag: MALTA

IMO No.: 9248112

GRT/HP: 49855.0000

ARTICLE II : WAGE AND OVERTIME

During the period this Seafarers Employment Agreements, the Seafarer shall be employed by the Company in the capacity of Third Officer and be paid a Monthly basic wages of US Dollars 1105.00 basic monthly salary and an overtime rate per hour of US Dollars in accordance with Article IV of the Agreement mentioned in Article I above, L/P USD 442.00, Fixed overtime USD 295.00, Bonus USD 60.00

PERJANJIAN KERJA PERORANGAN

Perjanjian Kerja Perorangan ini, merupakan lampiran serta bagian dari PERJANJIAN KERJA BERSAMA (sesuai dengan MLC 2006) yang ditandatangani

Crew Manager / Principal : CMA SHIPS SINGAPORE
Address : 9 North Buona Vista Drive #15-01 The Metropolis Tower 1 Singapore 138588

Ship Owner CMA SHIPS
Address : BOULEVARD JACQUES SAADÉ, 4 QUAI D'ARENC 13235 MARSEILLE CEDEX 02 - FRANCE
Atas nama Pemilik Kapal oleh
PT. EQUINOX BAHARI UTAMA
Beralamat di : GLOBE BUILDING JL. WARUNG JATI BARAT KAV 31-33 JAKARTA 12740 (AS AGENT ONLY)

selanjutnya disebut sebagai PERUSAHAAN dan ADLY SAMUDERA WICAKSENA

(dalam hal ini disebut pelaut)

Tanggal Lahir : 01-01-1999

Tempat Lahir : UJUNG PANDANG

Kebangsaan : INDONESIAN

No Paspor : E0336371

No Buku Pelaut : J081358

Kode Pelaut : 6211747684

Alamat : JL. AL MARKAS KOMP BSP BLOK B, 12 A, RT/RW 003/004, KEL. LEMBO, KEC. TALLO, 90213, KOTA MAKASSAR, SULAWESI SELATAN INDONESIA

Dalam hal ini, syarat-syarat serta kondisi perjanjian berikut telah di sepakati.

PASAL I : PENGIKATAN

Perusahaan akan mempekerjakan Pelaut sesuai dengan perjanjian dengan KESATUAN PELAUT INDONESIA dengan lampiran-lampiran dan perubahan-perubahan (bila ada), dan akan dilaksanakan dengan itikad yang sebaik-baiknya.

Selama masa berlakunya Perjanjian Kerja Perorangan ini, Pelaut akan dipekerjakan oleh Perusahaan dalam kedudukan sebagai Third Officer

Diatas kapal: CMA CGM EIFFEL

Bendera kapal: MALTA

IMO No.: 9248112

GRT/HP: 49855.0000

PASAL II : GAJI DAN UPAH LEMBUR

Selama masa berlakunya Perjanjian Kerja Perorangan ini pelaut akan diperkerjakan oleh Perusahaan dalam kedudukan sebagai Third Officer dan akan di bayarkan gaji dasar bulanan sebesar 1105.00 US Dollar basic monthly salary dan upah lembur perjam sebesar US Dollar sesuai dengan pasal IV Perjanjian yang disebut dalam Pasal I di atas, L/P USD 442.00, Fixed overtime USD 295.00, Bonus USD 60.00



PT. EQUINOX BAHARI UTAMA

Issue Date : 04.07.19
Issue Status : 2

Form EBU : 124
Prep : DRS
App : ALE
Page : 2/5

ARTICLE III : LEAVEPAY

1. The Seafarer covered by an Seafarers Employment Agreements shall receive minimum seven (7) days leave pay a month for officer and four (4) days leave pay for rating at the Seafarer's basic wage rate (without overtime) or a mentioned in the Agreement.
2. Such leave pay shall be accumulated during the validity of the contract and paid to the Seafarer at the time of signing off.

ARTICLE IV : ALLOTMENT

1. The Seafarer covered by this Seafarers Employment Agreements should file, either with the Company or the Master of the vessel a signed allotment not to be applied against a minimum of 80% of the accrued basic wages.
2. The Company shall thereupon arrange to remit monthly allotment payable in USD or its equivalent in local currency to the person named in the allotment note.

ARTICLE V : WORKING & RESTING HOURS

1. **Day Worker**
The hour of work day worker shall be 8 (eight) hours per day Monday through Friday preferably between 8 AM to 5 PM, and 4 (four) hours per day on Saturday between 8 AM to 12 Noon. Each crew must be given a break of at least 10 (ten) hours within a period of 24 (twenty four) hours which can be divided into 2 (two), one of which is not less than 6 (six) hours except in an emergency.
 2. **Regular Watch**
Deck Department and Engine Department
In port, crew member of these departments shall stand their regular watches as required by the Master of the vessel. Overtime rate shall apply for watches stood of work performed in port on Saturday afternoon, Sunday and Holidays.
At sea, Crew member of these departments shall stand their regular watches as required by the Master of the Vessel.
- Catering Department**
The working hour of Catering Department members shall be 8 (eight) hours each day in spread preferably between 6 AM to 7 PM. When the Crew members of the Catering department are on day work, the hours of work shall preferably between 8 AM to 12 PM noon and 1 PM to 5 PM
3. **Resting Hours**
The resting hours should be in line as per MLC 2006 whereas to be in line with what had been stated in CBA, where each seafarers have at least one period of 10 (ten) consecutive hours off duty in each period of 24 (twenty-four).

PASAL III : UANG PENGGANTI HARI-HARI LIBUR

1. Pelaut yang bekerja berdasarkan Perjanjian Kerja Perorangan ini akan menerima uang pengganti hari-hari libur paling sedikit tujuh (7) hari perbulan untuk Perwira dan empat (4) hari kerja untuk bawahan atas dasar gaji pokok yang berlaku atau seperti dalam Perjanjian.
2. Uang pengganti hari-hari libur demikian akan dikumpulkan selama masa berlakunya perjanjian dan akan dibayarkan kepada pelaut pada saat turun kapal (Sign Off).

PASAL IV : UANG DELEGASI

1. Pelaut yang dilindungi oleh Perjanjian Kerja Perorangan ini harus mengajukan baik kepada Perusahaan atau kepada Nakhoda Kapal, sesuai nota delegasi yang ditandatangani yang akan dipertanggungjawabkan dengan upah sebesar paling sedikit 80% dari upah pokok sebulan.
2. Perusahaan akan mengatur pengiriman delegasi bulanan dalam mata uang USD atau jumlah yang sama nilainya dalam mata uang setempat, kepada orang yang namanya disebut dalam nota delegasi pada setiap akhir bulan.

PASAL V : JAM KERJA & JAM ISTIRAHAT

1. **Pekerjaan Harian**
Jam kerja bagi pekerja harian adalah 8 (delapan) jam sehari dimulai Senin sampai dengan Jumat, sebaiknya antara 8 pagi sampai jam 5 sore, dan 4 (empat) jam sehari pada hari Sabtu sebaiknya antara jam 8 pagi sampai jam 12 tengah hari. Setiap Awak Kapal harus diberikan waktu istirahat paling sedikit 10 (sepuluh) jam dalam jangka waktu 24 (dua puluh empat) jam yang dapat dibagi 2 (dua), yang salah satu diantaranya tidak kurang dari 6 (enam) jam kecuali dalam keadaan darurat
2. **Jaga Biasa**
Bagian Deck dan Bagian Mesin
Di pelabuhan awak kapal wajib menjalankan tugas jaga biasa sesuai perintah Nakhoda kapal. Upah lembur akan diberlakukan untuk jaga yang dilakukan atau pekerjaan yang dilaksanakan di pelabuhan pada hari Sabtu sesudah tengah hari, pada hari Minggu dan Hari Raya Resmi. Dilaut, awak kapal bagian ini wajib menjalankan tugas jaga biasa sesuai perintah Nakhoda kapal.
Bagian Catering
Jam kerja awak kapal bagian pelayanan adalah 8 (delapan) jam sehari sebaiknya direntang antara jam 6 pagi sampai jam 7 sore. Bila awak kapal bagian pelayanan bekerja harian, jam kerja sebaiknya adalah jam 8 pagi sampai jam 12 tengah hari dan jam 1 siang sampai jam 5 sore.
3. **Jam Istirahat**
Jam istirahat harus sesuai dengan peraturan MLC 2006 dimana harus sesuai dengan yang tertulis di CBA, dimana setiap awak kapal harus memiliki paling sedikit 10 jam waktu istirahat tanpa terputus dalam periode 24 jam.



PT. EQUINOX BAHARI UTAMA

Issue Date : 04.07.19
Issue Status : 2

Form EBU : 124
Prep. : DRS
App. : ALE
Page : 3/6

ARTICLE VI: EXCESS BAGGAGE

While travelling to or from a vessel under this individual working contract, the seafarer shall be responsible for any expenses caused by excess baggage beyond the limitation imposed by the Transportation Company used for travel.

ARTICLE VII : DISCIPLINE

- a. The Seafarer while employed on board a vessel of the Company, shall comply with all lawful orders of his superiors and division heads and will obey all Company's rule. Recognizing the necessity for discipline on board Company vessel and the same time in order to protect a Seafarer against unfair treatment, the Company agrees to post on the bulletin board of each vessel a list of rules which shall constitute reason for which Seafarer may be discharge without further notice. Such rules shall be written in such a way to enable the Seafarer to understand.
- b. For other offence not on the posted list, Seafarer shall not be discharge without first having been notified in writing that a repetition on the offence will make him liable to dismissal.

ARTICLE VIII : REPATRIATION

On termination of employment, the seafarer shall be paid or provided with transportation of kinds class, as determined by the Company, to return to the place where he has been employed/place of engagement (if immigration laws permitting), or to the airport or seaport nearest the Seafarer's home, to be determined by the Company in its sole discretion and he shall be paid his wages (not to include overtime or travel time) up to and including his arrival in Jakarta.

ARTICLE IX : INSURANCE

1. The Company shall, as a condition of employment, arrange insurance for its liabilities towards seafarer serving under this Agreement, with regard to:
 - Crew's effect
 - Personal accident
 - Loss of life/death in service
2. For loss and/or damage of crew's effects, due to the ship accident, the maximum benefit amounts to USD 3300, which include cash up to USD330, this benefit does not cover money and securities, benefit will be calculated according the actual value of the object loss or damage, benefit shall not be paid if the loss or damage cause by the seafarer himself.
3. Accident
 - a. A seafarer who suffered permanent 100% disability resulting from an accident during his contract period

PASAL VI: KELEBIHAN BARANG BAWAAN

Ketika dalam perjalanan ke atau dari kapal dibawah Perjanjian kerja perorangan ini, Pelaut harus bertanggung jawab atas biaya yang timbul karena kelebihan barang bawaan diatas batas ketentuan yang ditetapkan oleh Perusahaan Pengangkutan yang dipergunakan untuk melakukan perjalanan.

PASAL VII : DISIPLIN

- a. Pelaut selama dipekerjakan diatas kapal milik perusahaan, wajib mentaati setiap perintah yang sah dari atasannya dan kepala bagianya serta akan mentaati peraturan perusahaan. Mengakui pentingnya disiplin diatas kapal milik Perusahaan pada saat yang sama demi melindungi Pelaut terhadap tindakan yang tidak adil. Perusahaan setuju untuk menempelkan dikapal suatu peraturan yang menetapkan pemberitahuan pondahuluan. Peraturan semacam ini harus tertulis sedemikian rupa sehingga memungkinkan pelaut untuk dapat di mengerti.
- b. Untuk pelanggaran lain yang tidak dimuat didalam daftar, Pelaut tidak akan dipecat tanpa sebelumnya diberitahu secara tertulis bahwa pengulangan pelanggaran tersebut akan membuatnya dipecat.

PASAL VIII : PEMULANGAN

Pada saat pengakhiran pengerjaan, Pelaut akan dibayarkan atau diberikan sarana angkutan sesuai jenis dan kelas yang ditentukan oleh Perusahaan, untuk kembali ketempat dimana dia diterima untuk dipekerjakan (bila peraturan keimigrasian mengijinkan) atau Bandar udara atau Pelabuhan laut terdekat dari tempat tinggal Pelaut sesuai yang ditentukan Perusahaan, dan kepadanya akan dibayarkan upahnya (tidak termasuk upah lembur atau waktu perjalanan), sampai dengan tanggal tiba di Bandar utara atau di Pelabuhan terdekat.

PASAL IX : ASURANSI

1. Perusahaan wajib, sebagai persyaratan pengerjaan mengatur pertanggungan bagi setiap Pelaut yang bekerja dibawah Perjanjian Kerja Perorangan seperti disebut dalam pasal 1 yang menyangkut :
 - Barang bawaan dan milik pribadi
 - Kecelakaan pribadi
 - Kematian alami/kematian akibat kecelakaan kerja
2. Untuk kehilangan dan/atau kerusakan barang bawaan milik pribadi, ganti kerugian berjumlah USD 3300, dengan uang tunai hingga USD 330, pertanggungan ini tidak mencakup uang dan surat berharga. Ganti kerugian akan dihitung sesuai dengan nilai pembayaran ganti rugi bila kehilangan atau kerusakan disebabkan oleh kelalaian atau kecerobohan Pelaut yang dipertanggungkan.

3. Kecelakaan :
 - a.



PT. EQUINOX BAHARI UTAMA

Issue Date : 04.07.19
Issue Status : 2

Form EBU : 124

Prep. : DRS
App. : ALE
Page : 4/6

will be entitled to compensation of **USD 104,866.00**
For rating, **USD 139,820.00** for junior officer, and
USD 174,775.00 for senior officer.

- b. In case of permanent partial disability the amount of the compensation will be calculated according the following table :

Degree of Disability	Rate of Compensation		
Percentage (%)	Rating	Junior Off	Senior Off
100	104.866	139.820	174.775
75	78.649	104.866	131.081
60	62.919	83.892	104.866
50	52.433	69.911	87.340
40	41.946	55.929	69.911
30	31.46	41.946	52.433
20	20.974	27.964	34.957
10	10.487	13.982	17.478

As to any permanent partial disability not specified in this table the appropriate percentage shall be determined by the company's Medical Doctor taking into account the seriousness of the disability related to the seriousness of the disabilities specified in this table

- c. In case of loss of several members/parts of the body, the amount of the compensation will be determined by adding the respective percentages, however the compensation shall not exceed the amount in paragraph 3 a above.

4. Loss of life/death in service

- a. In case accident including accident occurring whilst traveling to and from the vessel, caused the death of a Seafarer, his next of kin, i.e his lawful wife and Children shall receive a compensation of **USD 104,866.00** plus **USD 20,974.00** for each children (maximum 4 under the age of 18).
- b. Upon the request of the Seafarer's next of kin, the Company will assume the obligation for, and bear all cost for the, returning of the body of a deceased seafarer to the seafarer's home, Subject to any contravening government regulations and also to return the body of deceased seafarer who days at sea, unless the master determines that this would impair the health and welfare of the other crew onboard and burial at sea is indicated.

- a. Pelaut yang mengalami cacat tetap 100% disebabkan dari kecelakaan kerja didalam tugasnya berhak menerima pembayaran pertanggungan bila kecelakaan berakibat cacat tetap yang menyebabkan hilangnya kemampuan kerja pada kedudukanannyayangse mula sejumlah **USD 104,866.00** untuk bawahan, **USD 139,820.00** untuk perwira junior, dan **USD 174,775.00** untuk perwira senior.

- b. Dalam hal cacat tetap sebagian jumlah pembayaran pertanggungan akan dihitung sesuai dengan table berikut

Degree of Disability	Rate of Compensation		
Percentage (%)	Rating	Junior Off	Senior Off
100	104.866	139.820	174.775
75	78.649	104.866	131.081
60	62.919	83.892	104.866
50	52.433	69.911	87.340
40	41.946	55.929	69.911
30	31.46	41.946	52.433
20	20.974	27.964	34.957
10	10.487	13.982	17.478

Dalam hal cacat tetap sebagian yang tidak tercantum dalam daftar ini. Dokter kesehatan perusahaan wajib memberikan persentase yang tepat berdasarkan pertimbangan dan akibat cacat tetap sebagian dalam daftar secara spesifik

- c. Dalam hal kehilangan beberapa bagian anggota badan, jumlah pembayaran pertanggungan ditentukan dengan cara menjumlah persentase yang bersangkutan, namun demikian jumlah pertanggungan tidak akan melebihi jumlah sebagaimana yang tertera pada paragraph 3a diatas

4. Kematian Alami/Kematian akibat kecelakaan kerja

- a. Dalam hal kecelakaan yang menyebabkan kematian Pelaut, ahli warisnya yang sah dalam hal ini istri dan anak-anaknya akan menerima pertanggungan sebesar **USD 104,866.00** ditambah **USD 20,974.00** untuk setiap anak (maksimal 4 dibawah umur 18 tahun).
- b. Atas permintaan keluarga terdekat Seafarer, Perusahaan akan menanggung kewajiban untuk, dan menanggung semua biaya untuk, mengembalikan tubuh seorang pelaut yang telah meninggal ke rumah pelaut, tunduk pada peraturan pemerintah yang bertentangan dan juga untuk mengembalikan tubuh dari pelaut yang meninggal yang hari di laut, kecuali tuan menentukan bahwa ini akan merusak kesehatan dan kesejahteraan awak kapal lainnya dan penguburan di laut ditunjukkan.



PT. EQUINOX BAHARI UTAMA

Issue Date : 04.07.19
Issue Status : 2

Form EBU : 124
Prop. : DRS
App. : ALE
Page : 5/6

ARTICLE X : EQUIPMENT FOR COLD CLIMATE

In cold climate and winter times an in area having temperature of 15 degrees centigrade or less, the seafarer shall be provided with winter clothing and equipment, such clothing equipment shall at least consist of

- A winter overcoat or jacket
- Scarf and head cover the equivalent
- Winter working shoes
- Winter working glass
- Winter working clothes

Such equipment and clothing shall remain the property of the company.

ARTICLE XI: DISPUTES

A disputes or grievance in connection with the terms and provisions of this contract shall be adjusted in accordance with the following procedures:

1. The Seafarer who feels that he has been unjustly treated or been subjected to any unfair consideration shall endeavor to have said grievance adjusted by the designated representative of the seafarer aboard the vessel in the following manner:
 - (i) Presentation of the complaint to his immediate superior.
 - (ii) Appeal to the head of the Department in which employed.
 - (iii) Appeal to the Master of Vessel.

2. If the grievance be solved under the provisions of paragraph 1, the decision of the Master shall govern at sea and in foreign port. The disputes shall be referred to the representative of the union, who, if he believes has merit, shall attempt to solve it with the local representative of the company.

The Company reserve the right, where necessary, to refer a dispute to his National Office for disposition with the head office of the Company. It is understood, however, that this right will be used sparingly and that both parties will make every efforts to settle the disputes in the port where they arrive as amicably as possible.

3. During the process as mentioned in paragraph 1 and 2 above, the seafarer shall perform his duties as usual.

ARTICLE XII : EFFECTIVE DATE AND DURATION OF AGREEMENT

- a. Effective date : this contract and all its provision shall take effect on 05-Jul-2025

PASAL X : PERLENGKAPAN MUSIM DINGIN

Ditempat beriklim dingin, dan kawasan-kawasan yang bersuhu 15 derajat celsius atau kurang, Perusahaan wajib menyediakan pakaian musim dingin dan perlengkapan kepada pelaut. Pakaian dan perlengkapan sekurang-kurangnya terdiri dari:

- Overcoat atau jaket musim dingin
- Pelindung leher, penutup kepala atau yang senilai
- Sepatu kerja musim dingin
- Sarung tangan musim dingin
- Pakaian kerja musim dingin

Perlengkapan dan pakaian ini akan tetap menjadi milik perusahaan.

PASAL XI : PERSELISIHAN

Suatu perselisihan atau keluhan kesah yang timbul sehubungan dengan syarat-syarat ketentuan perjanjian ini harus diselesaikan sesuai dengan tata cara berikut:

1. Setiap pelaut yang merasa bahwa dirinya diperlakukan kurang adil atau menjadi sasaran pertimbangan yang tidak adil akan berusaha menyelesaikan keluhan kesah tersebut melalui wakil pelaut yang ditunjuk diatas kapal dengan cara sebagai berikut :

- (i) Mengajukan masalahnya kepada atasannya langsung.
- (ii) Mengajukan kepada kepala bagianya dimana yang bersangkutan ditempatkan.

- (iii) Mengajukan kepada Nakhoda Kapal

2. Bila keluhan kesah tidak dapat dipecahkan berdasarkan ayat (1) keputusan Nakhoda akan tetap berlaku dilaut dan pelabuhan asing. Perselisihan kemudian akan diajukan kepada wakil Serikat Buruh, yang bila memungkinkan akan berusaha untuk memecahkannya bersama wakil perusahaan.

Perusahaan tetap memiliki hak, bila perlu untuk meneruskan perselisihan ini ke kantor pusatnya untuk mendapatkan penyelesaian terakhir. Demikian pula serikat Buruh mempunyai hak, bila perlu, untuk meneruskan perselisihan tersebut ke kantor pusatnya untuk memperoalkannya dengan kantor pusat perusahaan. Harus diingat bahwa hal semacam ini bagaimanapun akan dipergunakan bila dianggap perlu, dan bahwa kedua belah pihak akan berusaha untuk menyelesaikan perselisihan timbul dengan cara yang sebaik-baiknya.

3. Selama proses seperti tersebut dalam paragraph 1 dan 2 diatas, Pelaut harus tetap melaksanakan tugasnya seperti biasa.

PASAL XII : MULAI BERLAKUNYA DAN JANGKA WAKTU PERJANJIAN

- a. Tanggal berlakunya : perjanjian ini dan semua ketentuan-ketentuannya akan berlaku mulai tanggal: 05-Jul-2025
- b. Masa berlakunya: perjanjian ini akan tetap berlaku sampai 6 Months +/- 1 Month(s) atau diakhiri oleh salah satu pihak



PT. EQUINOX BAHARI UTAMA

Issue Date : 04.07.19
Issue Status : 2

Form EBU : 124
Prep : DRS
App : ALE
Page : 6/6

b. Duration : This contract shall continue to be valid until **6 Months +/- 1 Month(s)** unless terminated by either party upon 30 (thirty) days written notice to the other party.

In witness of the aforesaid term and condition both parties sign this contract at place **JAKARTA** this Date : **25-Jun-2025**

I have read and I understand the term and condition of employment stated in my Seafarers Employment Agreements and CBA. I agree to complete the period of employment as stated in my Individual Working Contract.

Should I tender notice to sign off before completion of the period of employment as agreed in my Seafarers Employment Agreements CBA or if I am discharged for disciplinary reasons, I agree to pay all expenses for my reliever.

dengan pemberitahuan tertulis 30 (tiga puluh) hari sebelumnya kepada pihak yang lain.

Sebagai kesaksian dari syarat-syarat diatas, kedua belah pihak menandatangani perjanjian di **JAKARTA** pada tanggal : **25-Jun-2025**

Saya menyatakan sudah membaca dan mengerti isi dari perjanjian seperti tersebut dalam Perjanjian Kerja Perorangan dan PKB terlampir. Saya telah menyetujui untuk menyelesaikan perjanjian sesuai yang tercantum dalam perjanjian kerja perorangan ini.

Jika saya meminta turun sebelum kontrak saya berakhir atau diturunkan karena tindakan indisipliner, semua biaya yang timbul berhubungan dengan biaya kepulangan saya, termasuk biaya pengganti saya akan dibebankan dan menjadi tanggung jawab saya.

THE COMPANY

(Manning Agent)

Perusahaan


Indah Yulianti

Approved by,

Disahkan oleh:

(.....)

THE SEAFARER

Pelaut


Adly Samudera Wicaksana

LAMPIRAN 7.

Kegiatan Cadet Development



LAMPIRAN 8.

Dokumentasi kegiatan wawancara penelitian bersama tim crewing



LAMPIRAN 9.

Dokumen Pre-joining Checklist

CMA SHIPS Singapore	OPERATIONS MANUAL	SECTION 3
Ref : Crew/Form/07	Version : 25/10/2019	Page 1 of 2
TITLE : PRE-JOINING CHECKLIST		

Name:	ADITYA YAS OBITAMA PUTRA	Rank:	2 ND / 3 RD OFFICER
Vessel:	CNC SEVAL	Flag:	
Expected Joining Date/Port:		Contract Length:	6 + 1 M

UNLESS OTHERWISE INDICATED BELOW, DOCUMENTS MUST BE VALID FOR A MINIMUM OF TWO (2) MONTHS BEYOND THE ANTICIPATED END OF CONTRACT DATE

No.	DESCRIPTION	Yes	No	N/A	REMARKS
01	National Certificate of Competency (COC) ✓	✓			MANDATORY - OOW (REG II/1)
02	National GMDSS ✓	✓			MANDATORY
03	National Seaman's Book ✓	✓			MANDATORY
04	Basic Training (VI/1) ✓	✓			MANDATORY
05	Survival Craft and Rescue Boat (VI/2) ✓	✓			MANDATORY
06	Advanced Fire Fighting (VI/3) ✓	✓			MANDATORY
07	Medical First Aid (VI/4) ✓	✓			MANDATORY
08	Medical Care (VI/4)	✓			
09	Ships Security Officer (VI/5)	✓			MANDATORY
10	Designated Security Duties (VI/6) ✓	✓			MANDATORY
11	Security Awareness Training (VI/5)	✓			
12	ECDS (Generally A-II/1 - II/2 in accordance with IMO model course 1.27 ✓)	✓			MANDATORY
13	HAZMAT (can be obtained onboard the vessel through Seagull CBT) ✓	✓			MANDATORY - TRANSPORT & HANDLING OF DANGEROUS GOODS & HARMFUL SUBSTANCES (A-III, B/2, ABB/III/2)
14	Flag State Endorsement (CRA or CEC) ✓	✓			MANDATORY SINGAPORE
15	GMDSS Flag Endorsement (deck officers only) ✓	✓			RADIO PERSONEL (REG IV/2)
16	Flag Seaman's Book (if applicable)				
17	Passport (Validity: BOC + 6 months) ✓	✓			MANDATORY
18	Medical Certificate (National Cert) ✓ Validity: BOC + 1 month	✓			MANDATORY
19	D & A Test ✓	✓			MANDATORY
20	US Visa				
21	Other Visa's - list				
22	Yellow Fever (Must be endorsed by Clinic as Life Time Vaccination, except for China - validity 10 years as per local rules) ✓	✓			MANDATORY
23	Other Vaccinations - list ✓	✓			MANDATORY - COVID 19
24	Seafarer Identity Document (SID) ✓	✓			MANDATORY
25	Bank Account Approval ✓	✓			MANDATORY
26	Contract of Employment signed ✓	✓			
27	Embarkation Letter signed (Permanent Contract)				
28	Travel Instructions received				
29	Useful contact details received (Travel Company), agent contact in the port of embarkation, etc.)				
30	Company GDPR Notice to a Seafarer received *				

Other remarks:

* GDPR Notice to a Seafarer – should be filed in a Seafarer's files after signing by the Seafarer.

LAMPIRAN 10.

Kegiatan visit vessel cadet PT. Equinox Bahari Utama



RIWAYAT HIDUP



A. NURHIDAYANTI lahir di Batulicin 01 Agustus 2002, anak kedua dari pasangan Andi Nurtaming dan Andi Siti Nurlailatul Adha, penulis memulai Pendidikan sekolah dasar pada tahun 2008 di SDN 2 Batulicin sampai tahun 2014, kemudian melanjutkan Pendidikan ke SMP Negeri 1 Batulicin dari tahun 2014 sampai pada tahun 2017, kemudian melanjutkan lagi Pendidikan sekolah menengah atas pada tahun 2017 di SMA Negeri 1 Simpang Empat sampai tahun 2020.

Pada tahun 2022 melanjutkan Pendidikan di Politeknik Ilmu Pelayaran Makassar sebagai Angkatan XLIII, mengambil jurusan Ketatalaksanaan Angkutan Laut dan Kepelabuhanan (KALK), dalam Pendidikan ini penulis telah melaksanakan praktek darat (prada) di sebuah perusahaan pelayaran yakni PT. Equinox Bahari Utama yang bertempat di Globe Building Lantai 4, Jl. Wr. Jati Barat No.33 Kav. 31, RT.9/RW.5, Kalibata, Kec. Pancoran, Kota Jakarta Selatan dari tanggal 28 Juli 2025 sampai dengan 28 Juli 2025. Dan pada tahun 2025 penulis kembali untuk menyelesaikan Pendidikan Diploma IV dengan bergabung sebagai gelombang LXIV Di Politeknik Ilmu Pelayaran Makassar. Motivasi penulis dari awal menempuh pendidikan di Politeknik Ilmu Pelayaran Makassar hingga penulis dapat menyelesaikan skripsi ini ialah “Segala pencapaian berawal dari keberanian untuk memulai”.